

Pour participer au débat sur l'A12, je voudrais m'exprimer en deux temps. D'abord sur la nécessité ou non de l'A12. Ensuite sur le tracé, si le besoin est confirmé.

Nécessité de l'A12,

Pour traiter cette question, deux points de vue peuvent être adoptés. L'un expérimental et l'autre idéologique (sans que ce mot soit ici péjoratif).

Expérimentalement parlant, la circulation des grands jours de déplacement et des grandes heures lors des week-ends, ne tient plus sur la N10. La situation est analogue à celle d'un réseau d'égouts qui refoule lors des grandes pluies d'orage. Le débit qui ne peut plus s'écouler dans les émissaires insuffisants s'étale en surface partout où il peut s'immiscer. Ce qui fait que des rues des villes riveraines de la N10, prévues pour desservir des habitations ordinaires, se voient périodiquement transformées en artères dangereuses et sources de nuisances. La situation n'est pas meilleure au quotidien où, aux heures de déplacements professionnels (aller et revenir du travail), la N10 est encore saturée et reflue aussi dans les rues des villes en bordure. Quant aux personnes qui habitent le long de cet axe routier, leur inconfort doit être total avec les bruits, les odeurs et généralement la pollution chimique de l'air environnant.

La position idéologique veut passer un message du genre : la civilisation est mal partie, elle a fait des choix antérieurs, dont le *tout-voiture*, qui sont des impasses. Il faut donc changer d'orientation et contraindre « les gens » à ne plus utiliser les transports individuels ou en camions.

Cela commence par la lutte contre l'extension du réseau d'autoroutes, donc, contre l'A12, d'autant plus que le pétrole devenant de plus en plus rare et cher, la voiture n'en a plus que pour 20 ans, alors que l'autoroute durera 50 ans au moins.

Cette position est sympathique, mais peut-être un peu « tout-ou-rien-iste ». En effet, la situation à laquelle nous sommes ici confrontés ne résulte pas d'un caprice que l'on pourrait annuler d'un revers de la main. La région a été construite, pour 100 ans au moins, en habitat horizontal impliquant de grandes surfaces couvertes de maisons, ce qui imposent l'usage de la voiture pour aller d'un point à l'autre. De plus, cette région jouxte la conurbation parisienne qui elle est très dense et demande donc des flux considérables de matières pour nourrir, habiller, faire travailler des millions de personnes et une partie de ce flux traverse notre région. D'où des transports inévitables, de taille considérable qui demandent des artères à la hauteur de la situation. Bien sûr, il serait préférable que des moyens de transports en commun aident à résoudre la question. Mais auront-ils la souplesse nécessaire ? Sûrement pas. Quant à construire des voies ferrées en région parisienne, on peut douter du soutien des partisans de la Nature, comme on l'a vu en ce qui concerne l'établissement des voies de TGV, il y a quelques années. Notons, enfin, que si le pétrole devient hors de prix, cela ne rendra pas caduque le besoin de transport qui est devenu structurant pour la région. Les constructeurs de véhicules proposeront de nouveaux produits, peut-être plus ou moins électriques ou autre, qui poseront les mêmes problèmes d'adaptation du réseau routier aux besoins de transports liés à l'habitat local et à la proximité de Paris et de sa banlieue proche.

La conclusion de ceci est que la A12 ne paraît pas pouvoir rester dans les cartons.

Par où faire passer cette A12 ?

Idéalement ce genre de question est à traiter de façon raisonnable. Or, c'est rarement le cas, et cela ne l'est évidemment pas ici. L'émotion l'emporte, c'est humain, mais ce n'est pas une garantie de bon choix. Je vais essayer de rester dans le domaine de la raison.

Dans une question comme celle-ci, la méthode commence par se demander si le besoin est bien stable. La partie précédente a répondu positivement. Ensuite il faut construire une solution, le plus souvent en comparant diverses réponses possibles. On élimine généralement les solutions qui n'en sont pas, parce qu'elles ne répondent pas au problème posé (critère dit destructif) et on classe les solutions restantes selon certains critères.

Comment choisir ceux-ci ? Il faut éviter de le faire de façon à ce qu'ils rendent meilleure la solution préférée a priori. C'est difficile et le soupçon existera toujours. Ici, je voudrais réfléchir en *cherchant à diminuer et à répartir la pénalité associée au projet*.

Qu'est-ce que la pénalité ? C'est l'ensemble des nuisances et désagréments qui accompagnent inévitablement toute action individuelle ou collective. On voit bien cet aspect inévitable, surtout dans des travaux, mais on pense assez rarement à regarder qui va supporter cette pénalité, car il est plus ou moins admis que l'on ne fait pas d'omelette sans casser des œufs. C'est à dire qu'il est normal que certains soient épargnés et même profitent de la situation alors que d'autres ont en quelque sorte vocation à être les victimes. Ceci fut même dit cruellement dans ma commune, parlant des Verriérois : de toutes façons tout est déjà si moche chez eux, qu'un peu de plus n'y fera pas grand chose. Qu'on le veuille ou non, l'art d'habiter ensemble, implique que l'on produise peu de pénalité et qu'on se la partage ; ne serait-ce que pour éviter d'amplifier les effets banlieue qui ont été vécus si dramatiquement il y a quelques mois. La pénalité est comme les eaux et les égouts cités plus haut : en excès et concentrée, elle déborde et s'étale partout avec violence. Si je voulais faire savant, je dirais que l'on *démontre* qu'une situation optimale est celle qui pénalise un peu tout le monde, c'est-à-dire que tout le monde a une bonne raison de se plaindre, dès lors qu'il réduit sa vision du monde à sa propre personne : *après moi et à côté de moi, le déluge ! Qu'importe... pourvu que je sois épargné.*

Quelles pénalités y aura-t-il à subir ? Celles du chantier, à court terme, et celle du fonctionnement à long terme de l'autoroute. Qui la subira ?

Pour le chantier, durant les n années concernées, ce sera l'ensemble des citoyens de ce pays et des communes concernées. En effet, les ressources financières mobilisées sur cette affaire seront prises sur les traditionnels deniers de l'Etat, c'est à dire l'ensemble des citoyens¹. Pour les pénalités techniques (bruit, circulation d'engins de chantier, entraves à la circulation etc.) ce seront les voisins immédiats du tracé. Mais ce sera aussi l'environnement naturel, les personnes qui aiment à aller dans le vallon du Pommeret... Mais ce sera aussi les équipements communaux, industriels ou commerciaux, donc de travail, les logements qui seraient détruits éventuellement pour faire place à l'ouvrage. Ce sera aussi les risques d'effondrement ou fissures que l'on fera courir aux installations très proches de l'ouvrage.

Pour le fonctionnement à long terme, ce seront les nuisances écologiques (bruits, odeurs, vue, plaisir de la nature « vierge » ...), la sécurité et les coûts d'exploitation.

Ceci posé, il faut comparer les solutions proposées.

Transformation de la N10.

Version N10 en route express (1A)

Chantier : c'est manifestement la solution la plus pénalisante en durée de travaux (8 ans) et en gêne pour le voisinage et aussi pour la circulation, c'est à dire aussi pour les communes des environs qui verront l'effet refoulement amplifié pendant ces 8 ans. Cela se comprend vu l'aspect très contraint de cette hypothèse. Cela a naturellement un coût élevé de 1095 MEuros qui est

¹ Peut-être même, la Région pourrait contribuer, rendant donc les citoyens locaux doublement impliqués.

d'environ deux fois le coût associé aux familles 2-3 et près de 4 fois le coût de la solution famille 4.

Exploitation : la circulation prévue sur la N10 reste dans la lignée de celle prévisible si l'on ne change pas la situation actuelle. Autrement dit, l'objectif poursuivi n'est pas atteint. De plus, la pénalité des personnes l'entourant n'est pas réduite, sinon augmentée. Pour ce qui est de la durée de parcours et le risque d'accident, cette solution est aussi la moins satisfaisante.

Conclusion, au regard des critères retenus, cette solution est intenable. Elle doit être écartée.

Une fois cette version très mauvaise écartée, on voit subsister des solutions beaucoup moins différenciées qu'il faut maintenant comparer en terme de service rendu et de pénalités.

En termes de services rendus pour dégager la ville de Trappes et réduire sa pénalité en fonctionnement, les solutions qui restent sont quasi équivalentes. Elles produisent d'ailleurs le même résultat sur toute la longueur du parcours. Donc pas de discrimination à ce niveau. Il en est de même pour les véhicules dont la durée de voyage Rambouillet- Montigny est la même dans tous les cas.

Pénalités dues au chantier :

La solution 1B (N10 en tranchée couverte) est pénalisante en investissement, durée de travaux, gêne des populations locales (et plus loin, par report de la circulation) et en risques pour les installations sises très près du chantier. Évidemment cela est dû à l'environnement densément urbanisé, ce qui a pour corollaire de ne pas pénaliser la nature plus éloignée. La quantité de pénalité produite est importante.

Les solutions de famille 2 couplées avec la voie ferrée impliquent un chantier moins long et moins onéreux, mais présentent un risque non négligeable vis à vis de la voie ferrée qu'il ne faudrait pas mettre hors service par un tassement malencontreux. De plus les populations locales sur quelques km seront pénalisées et même des installations industrielles ou d'habitat seraient à détruire, à La Verrière. La nature reste indemne. La quantité de pénalité produite est grande.

Les solutions de famille 3, tracé médian qui passe au milieu des villes, impliquent aussi un chantier moins long et moins onéreux. Il y a le même type de pénalité des populations voisines du chantier. Mais il n'y a pas de pénalité sur des installations ou habitations. La nature reste indemne. Il y a un peu moins de pénalité produite qu'en famille 2.

La solution de famille 4, par le Pommeret, voit un chantier plus court et moins onéreux que tous les autres, donc moins pénalisant pour les contribuables. Qui réduit aussi la gêne du voisinage (peut-être subsistera-t-il du bruit) et qui ne menace ni habitations ni installations. Par contre c'est la nature qui subit des pénalités. Sont-elles de nature irréversibles ? Sûrement pas, puisque dans tous les chantiers se pose la question et que la restitution de l'état *ante* (sauf pour ce qui concerne la nouvelle réalisation) est toujours faisable. Il y a donc beaucoup moins de pénalité produite dans cette solution.

Conclusion en ce qui concerne le partage équitable de la pénalité de chantier : il est bien clair que la solution qui en produit le moins est la plus facile à traiter. Ceci est d'autant plus facile ici que les deniers de l'État (et de la Région éventuellement) sont les moins demandés, que les populations sont les plus éloignées des nuisances et que les installations ne sont que peu perturbées (domaine peu construit et activités extensives). La nature et ceux qui souhaitent se détendre dans le vallon paient leur écot à l'œuvre commune, ce qu'ils ne faisaient pas dans les autres familles). Le partage est certainement le plus équitable dans la solution de famille 4.

Donc la solution famille 4 est la meilleure, suivie de la famille 3 et de la famille 2. La famille 1 est très loin derrière.

Pénalités en fonctionnement

En ce qui concerne le coût d'exploitation et d'entretien, on note que ceux-ci se classent de la même façon que les travaux de création de l'autoroute, ce qui signifie que la pénalité à long terme de la collectivité nationale (et régionale éventuellement) sera faible pour la famille 4, moyenne pour les familles 2 et 3 et forte pour la famille 1.

En ce qui concerne la sécurité des automobilistes, les quatre familles (la 1 étant ici représentée par la seule solution 1B) sont équivalentes. Ce n'est donc pas discriminant.

En ce qui concerne la gêne du voisinage, le bruit est à craindre en provenance du tracé à l'air libre, important en famille 4. Les personnes les plus concernées sont les habitants du vallon et à bien moins grand titre les habitants du Bois du Fay, au Mesnil, en bordure du vallon. Ce problème est récurrent dans ce type d'autoroutes (et routes) et l'on voit fleurir de nombreux systèmes de murs anti-bruit. Certains arrivent aussi à être un peu esthétiques comme ceux en verre qui existent par exemple aux Pays Bas, évitant ainsi un effet visuel trop massif.

Pour les tracés enterrés, il faut signaler aussi le problème du rejet à l'air libre de l'air empli de vapeurs de pots d'échappement, qui sera une nuisance non négligeable pour ceux qui seront à sa proximité.

De même les effets sonores se feront sentir des populations les plus proches des entrées et sorties des tranchées couvertes.

Enfin, en ce qui concerne la dégradation du paysage, la seule famille concernée est la famille 4. Ceci, qui est incontestable, pourrait néanmoins être réfléchi à la lueur du pont de Millau dont les détracteurs avaient prévu qu'il tue l'aspect touristique de la vallée concernée et qui, en fait, s'avère être un élément très bien intégré au paysage et même attractif. Les ponts sur les grands estuaires français présentent aussi la même caractéristique. Seul le calme des promeneurs dans le vallon serait perturbé par le bruit (filtré par les murs anti-bruit) de la circulation. L'on voit d'ailleurs assez peu de personnes venir actuellement passer l'après-midi en ce lieu.

La conclusion est un peu moins facile que pour le chantier. Les familles ajoutent des pénibilités de nature assez différentes : celles liées à l'homme et celles liées à la nature. Le total est difficile à faire pour voir laquelle en produit le moins. Mais on peut dire qu'ici rien n'apparaît comme dramatique et insupportable, ni du point de vue coût ni du point de vue humain. Ce n'est donc pas la situation finale qui pèsera beaucoup sur le résultat final.

Conclusion générale

Au vu de l'avance que possède la famille 4 au niveau du chantier, l'analyse de la phase de fonctionnement de l'autoroute ne peut bouleverser le classement obtenu.

Je recommande donc de retenir la solution dite par le Pommeret.